Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4710

23. 05. 96

Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

zu der Großen Anfrage der Abgeordneten Annette Faße, Elke Ferner, Brigitte Adler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksachen 13/1796, 13/3378 –

Perspektiven der deutschen Binnenschiffahrt

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Der Gütertransport mit dem umweltfreundlichen und sicheren Verkehrsträger Binnenschiffahrt, der zudem über erhebliche Kapazitätsreserven verfügt, ist verkehrspolitisch in höchstem Maße erwünscht. Binnenschiffahrt und Binnenhäfen als Knotenpunkte der Verkehrsträger müssen angesichts der erheblichen Zuwachsprognosen im Güterverkehr zu vollwertigen Gliedern der integrierten Transportkette werden.

2. Die heutigen und mittelfristig zu erwartenden wirtschaftlichen Bedingungen für den Gütertransport auf Wasserstraßen erlauben dem Binnenschiffahrtsgewerbe aus eigener Kraft nicht, Strategien zur besseren Marktdurchdringung einzuschlagen. Die Verkehrspolitik muß grundsätzlich dazu bereit sein, Innovationen und Investitionen in der Binnenschiffahrt zu fördern. Ohne zusätzliche Anstrengungen kann es im liberalisierten, aber noch nicht harmonisierten Wettbewerb der Verkehrsträger nicht gelingen, der Binnenschiffahrt in Deutschland eine Zukunftsperspektive zu geben. Die erheblichen freien Kapazitäten des bestehenden Wasserstraßennetzes und die Neu- und Ausbauprojekte des Bundesverkehrswegeplans bei den Wasserstraßen bieten optimale Voraussetzungen für die verkehrspolitische Zielsetzung, Verlagerungspotentiale im Güterverkehr auszuschöpfen.

3. Alle nationalen und europäischen Hilfen für den Verkehrsträger Binnenschiffahrt haben bisher nicht die erwarteten Ergebnisse gebracht. Es besteht weiterhin großer Handlungs- und Harmonisierungsbedarf in sozialer und fiskalischer Hinsicht. Weiter sind investitions- und ordnungspolitische Maßnahmen

erforderlich, um die überfällige Modernisierung in der deutschen Binnenschiffahrt einzuleiten.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. energisch auf die Abschaffung des Tour-de-Rôle-Systems deutlich vor dem Jahre 2000 zu drängen und ggf. den Weg einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof einzuschlagen. Es ist darauf hinzuwirken, daß ein Marktbeobachtungssystem eingerichtet wird;

2. auf eine Harmonisierung der sozialen Leistungen (Beiträge zur Berufsgenossenschaft, Finanzierung von Kinderschifferheimen, Lohnfortzahlung im Krankheitsfall, Altersversorgung) in den Mitgliedstaaten der EU zu drängen;

3. eine neue gemeinschaftliche Abwrackaktion in den Jahren 1996 bis 1998 mit Gemeinschaftsmitteln zu unterstützen und darauf hinzuwirken, daß die in einem abgestimmten europäischen Abwrackkonzept vereinbarte jährliche Verringerung der Überkapazitäten um 5 % der Tonnage gesichert ist;

4. detaillierte inhaltliche Vorschläge zur Ausgestaltung eines EU-Krisenmechanismus für die Binnenschiffahrt vorzulegen;

5. die Richtlinien für die Gewährung von Finanzhilfen an die deutsche Partikulierschiffahrt wie folgt zu erweitern:

   - Förderfähigkeit der Partikuliere und mittelständischen Reedereien mit bis zu fünf ihrer Schiffe,

   - Suche nach Wegen zur Einbeziehung der Auszubildenden in der Binnenschiffahrt in die Maßnahmen zur Ausbildungsförderung,

   - Verlängerung des Hilfsprogramms um ein Jahr bis zum 31. Dezember 1997;

6. die gutachtlich vorgeschlagenen Maßnahmen zur Aktivierung des Verlagerungspotentials in Höhe von 50 bis 60 Mio. t jährlich in folgenden verkehrspolitisch relevanten Punkten umzusetzen:

   - Förderung des Kombinierten Verkehrs unter Integration der Binnenschiffahrt (organisatorische, logistische, technologische, technische Komponenten),

   - Integration der Binnenhäfen in regionale und interregionale Güterverkehrskonzepte (z. B. Häfen als Güterverkehrszentrums-Standorte bzw. Güterverkehrszentrums-Funktionsbereiche),

   - Modernisierung der Supra- und Infrastruktur der Binnenhäfen,

   - verbesserte Nutzung der partiell freien Kapazitäten (z. B. bei Umschlaganlagen und Schleusenbetriebszeiten),

   - Nutzung moderner Informations- und Kommunikationssysteme (integrierte Informationskette, intelligente Navigationssysteme),

- wettbewerbsfördernde Marktpreisgestaltung (z. B. Kanalabgaben, Kleinwasserzuschläge, Liegegelder);

7. Modelle der Steuererleichterung und einer steuerfreien Investitionsrücklage (ähnlich wie in den Niederlanden) bei Investitionen in modernes Schiffsmaterial und logistische Systeme zu prüfen;
8. energisch gegen Vertragsverletzungen im Wechselverkehr mit den MOE-Staaten, insbesondere mit Polen, vorzugehen;
9. dem Abschluß eines multilateralen Vertrages mit den MOE-Staaten durch die Kommission erst dann zuzustimmen, wenn annähernd gleiche Wettbewerbsbedingungen mit den Flotten dieser Staaten bestehen;
10. endlich faire Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Verkehrsträgern durch verursachergerechte Kostenanlastung zu schaffen.

Bonn, den 9. Mai 1996

Rudolf Scharping und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333